Ports urbains
La logistique ne peut rester à quai

Non à la mode passagère, oui au mode durable ! En zones urbaines, sur la Seine, le Rhône, la Deûle ou la Garonne, la voie d'eau s'ouvre à la logistique du dernier kilomètre et au transport de marchandises. Les ingrédients de la réussite (infrastructures de qualité, opérateurs motivés et modèle économique sécurisé) sont connus. Mais à Paris, Lyon, Lille, Bordeaux, Strasbourg… tous les projets logistiques n'avancent pas à la même vitesse.

PAR BENOÎT BARBEDETTE, ÉRICK DEMANGEON, YVES RIVOAL ET MARC HERVEZ

LOGISTIQUE FLUVIALE
Mode d'emploi en cours d'écriture
PAGE 24

HISTORIQUE
Le BTP a pris de l'avance
PAGE 28

BASE LOGISTIQUE FLOTTANTE
Concept en devenir ?
PAGE 30

INTERVIEW
Alexis Rouque, Dg de Haropa-Ports de Paris
PAGE 34

LOGISTIQUE FLUVIALE

Mode d'emploi en cours d'écriture

Pour la majorité des chargeurs et logisticiens, la voie d'eau et l'usage des ports relèvent de la gageure. Or, à l'aide d'organisations « éphémères », préservant la mixité des installations portuaires, la logistique fluviale se prépare à monter en volume.

PAR ÉRICK DEMANGEON

Quelle sera la part du mode fluvial dans une logistique urbaine à émissions quasi nulles d'ici à 2030 ? Forcément plus importante et mieux-disante… Extrait du Livre Blanc sur les transports publié par la Commission européenne (en 2011), ce cap à 15 ans définit un plan en plusieurs étapes. L'une d'elles veut créer des « centres de regroupement » en périphérie des villes. Ces hubs seraient hébergés sur des plateformes multimodales desservies par un ou plusieurs modes massifiés — fer et/ou voie d'eau — utilisés pour les flux amont et distributions aval. Sur ce schéma, la Commission insiste *« sur le potentiel qu'offrent les voies navigables pour réduire le trafic lié aux derniers kilomètres »*. Un message européen que veulent concrétiser, en France, Voies Navigables de France (VNF), Haropa, des pôles de compétitivité (tels Nov@log et Advancity), certaines agglomérations (Paris, Lyon, Lille, Strasbourg, Bordeaux…), des Clusters Logistiques, des chambres consulaires et… quelques enseignes privées (Casino, Point P., Raboni, Lafarge…).

Les ports intérieurs sont vus comme des maillons clés, *« habituellement très proches du centre-ville… de la destination finale des marchandises »*. Inspirée de logistiques urbaines fluviales en pratique dans les matériaux de construction (ciments, granulats, déblais…) et dans le transport de déchets non dangereux (quelque 100 000 tonnes par an de Paris à Gennevilliers), l'ouverture de ce modèle d'organisation à d'autres types de fret suppose de relever un défi pointé par la Commission : *« Dans bon nombre de villes, le développement des ports intérieurs est bloqué par l'expansion de zones résidentielles et de loisirs. Il importe donc que les villes réservent suffisamment d'espaces le long des rives pour les opérations logistiques »*. À charge pour les pouvoirs publics *« de garantir un juste équilibre entre les différents besoins en jeu »*.

EXPRESS. DHL propose des livraisons fluviales couplées à des coursiers à vélo à Amsterdam.

DHL

Vent favorable

Le Livre Blanc européen conforte l'émergence du fluvial observée depuis le début des années 2000. *« L'essor du trafic conteneurisé, la sensibilisation au développement durable et la valorisation du fleuve dans le cadre de projets urbains conduisent à la réinsertion de la voie d'eau dans les transports des*

B.B.

TÊTE D'AFFICHE. Franprix vise 48 conteneurs par jour (manutentionnés par un Reach-Stacker) contre 26 au lancement, en 2012.

L'ESSOR DU TRAFIC CONTENEURISÉ FAVORISE LA RÉINSERTION DE LA VOIE D'EAU.

chargeurs et des logisticiens », note Clémentine Harnois, ingénieur d'Interface Transport, à Lyon. Elle participe au programme FLUIDE [1] de l'agence nationale de la recherche piloté par l'IFSTTAR. *« Une reconnection ville-port s'est amorcée et la place du port au cœur des villes est renégociée »*, dit-elle. Le programme FLUIDE montre que *« les collectivités locales commencent une réflexion avec les autorités portuaires pour intégrer le port et les activités de fret dans la ville »*. Mieux, les relations entre les ports et les autres acteurs (collectivités locales et acteurs économiques) tendraient *« à se décrisper et à se contractualiser. Des partenariats entre ports et collectivités se mettent en place avec comme enjeu l'optimisation du foncier portuaire entre les activités marchandises et les autres activités, et le maintien du trafic fluvial »*. L'évolution est notable puisque, selon le propos de Clémentine Harnois, les élus occupent une place centrale dans la décision d'allouer et d'aménager des terrains portuaires, quelle qu'en soit la domanialité (lire encadré ci-dessous).

Port « éphémère »

Le programme FLUIDE est à l'origine du « Guide des bonnes questions pour l'aménagement ou le réaménagement d'un port urbain ». À l'attention des élus des villes fluviales en priorité, il s'adresse aussi aux acteurs économiques, chargeurs et prestataires transport — logistique, en présentant toutes les facettes et fonctionnalités d'un port urbain. À côté des sites portuaires industriels et des plateformes multimodales, il peut ainsi être « éphémère ». Installation légère peu consommatrice d'espace public à vocation de transfert de fret peu volumineux susceptible d'être repris par modes doux, *« il s'agit de sites fluviaux situés pour la plupart à proximité immédiate de centres-villes qui, en complément d'une activité de plaisance ou de transport de voyageurs, accueillent quotidiennement ou de façon ponctuelle des bateaux de marchandises »*. Dans ce cas, l'activité logistique est circonscrite dans le temps. Quand elle est terminée, le port est à ■■■

QUI SONT LES **OPÉRATEURS** LES PLUS IMPLIQUÉS

La réussite d'un projet de logistique urbaine fluviale implique des acteurs multiples. Si convaincre la collectivité est un passage obligé, celle-ci ne possède pas le foncier des ports fluviaux publics implantés sur le Domaine public fluvial composé de trois éléments : la voie d'eau, les berges et dépendances terrestres, les équipements et infrastructures nécessaires au transbordement des marchandises (quais, ouvrages, écluses…). Le réseau fluvial est géré et exploité par Voies navigables de France et, à ce titre, le gestionnaire d'infrastructures intervient dans tous les dossiers de logistique urbaine fluviale. S'agissant des berges, des dépendances terrestres, des équipements et infrastructures, leur propriété dépend du statut du port public : ports autonomes ou concédés par l'État à VNF ou à la Compagnie Nationale du Rhône. Cas de Ports de Paris et du port de Strasbourg, les ports autonomes sont des établissements publics placés sous la tutelle du MEDDE. Ils ont pour mission de développer le transport fluvial de marchandises et d'aménager leur foncier. Avec les mêmes missions, les ports concédés par l'État à VNF sont pour l'essentiel exploités sous la forme de délégation de service public conclue avec une chambre consulaire à l'image de Ports de Lille. Sur le Rhône, les ports concédés par l'État à la CNR jusqu'en 2023 sont soit exploités directement par la CNR à l'image du Port de Lyon Edouard-Herriot; ou sous la forme de DSP auprès de chambres consulaires (tous les autres ports intérieurs rhodaniens). Dans le cas de plateforme multimodale ou de ports industriels, Réseau Ferré de France est un autre acteur impliqué sur le port urbain s'il est équipé de voies ferrées non concédées à une autorité portuaire. À ces acteurs s'ajoutent les entreprises susceptibles d'intervenir dans la chaîne logistique fluviale : logisticiens et chargeurs, transporteurs, entreprises de manutention, commissionnaires de transport, courtiers d'affrètement fluvial…

B.B.

EN MISSION. Délégation d'élus et d'observateurs européens accueillis l'an passé à Paris pour découvrir les installations de Haropa-Ports de Paris, sur les quais de Seine (rénovation et création de ports pour 35 M€ d'investissement en 2013).

nouveau ouvert à tous les usages. À l'image de l'organisation Vert Chez Vous à Paris, les aménagements d'un port « éphémère » sont limités et il n'est pas nécessaire d'y investir dans l'outillage permanent de manutention si l'unité fluviale en dispose à bord. *« Le coût approximatif du réaménagement d'un tel port varie selon ses contraintes et l'état initial. L'aménagement d'une petite plateforme d'une centaine de mètres carrés est estimé à 80 000 €, le traitement de l'accessibilité à 50 000 €, la création d'équipements fluviaux d'accostage à 100 000 € »*, souligne le guide. C'est sur ce principe que la halte fluviale Rambaud a été aménagée dans le centre-ville de Lyon, utilisée de façon ponctuelle par les commerces à proximité. Menée par le Grand Lyon, une étude de faisabilité sur la logistique urbaine fluviale depuis le port Édouard-Herriot projette d'aménager sur ce site une petite plateforme urbaine et de nouveaux accès pour un coût estimé à environ 500 000 €.

Créneaux horaires

À l'instar des ports « éphémères », la production et l'emprise sur les sites portuaires industriels peuvent également être limitées dans le temps permettant de rendre les lieux à des usages plus ludiques. Le port de Tolbiac dans le 13e arrondissement de Paris qui héberge une centrale à béton en témoigne. Le port parisien sert de point de départ et d'arrivée pour les tournées fluviales organisées par Vert Chez Vous, depuis mi-2012, à l'aide d'une péniche gréée. Pour les deux catégories de ports urbains, l'insertion urbaine est souvent une condition essentielle d'acceptabilité par la collectivité locale concernée et les riverains. Un challenge relevé par Franprix, Norbert Dentressangle, la Ville, Ports de Paris et leurs partenaires, sur le port de La Bourdonnais, non loin de la tour Eiffel, depuis octobre 2012 (6 700 conteneurs par an et 113 000 palettes). Là encore, la logistique mise en œuvre est « éphémère » puisque la durée d'utilisation des installations portuaires est limitée à des créneaux précis dans la journée. Le reste du temps, le port est accessible aux piétons. Sur ce modèle, DHL propose des livraisons fluviales couplées à des coursiers à vélo à Amsterdam. Le long d'un trajet qui comporte plusieurs escales, elles déposent les coursiers qui distribuent plis et colis sur les derniers kilomètres. Dans cet exemple, aucun engin de manutention n'est nécessaire et l'activité logistique laisse place le reste du temps à un quai libre pour d'autres usages.

Soutien financier

Présentée dans le document « Agir pour la logistique urbaine fluviale » publié par VNF et France Nature Environnement, la mise en œuvre d'un projet de logistique urbaine fluviale ne diffère pas d'un autre projet. À l'exception notable du nombre d'intervenants concernés pouvant allonger concertations et validations de chacune des étapes (lire encadré p.25). Une partie des investissements des opérateurs privés peut bénéficier d'aides publiques au titre des bénéfices environnementaux et de réduction des nuisances générés par leur solution. Sur la période 2013-2017, deux programmes d'ai-

COLLABORATIONS EUROPÉENNES EN VOGUE

Avec le concours de la Fédération européenne des ports intérieurs, en septembre 2011, Bruxelles, Berlin, Budapest, Paris et Vienne ont décidé de s'unir autour d'une charte baptisée « Connecting with waterways : a capital choice ». Faisant intervenir leurs autorités portuaires respectives, cette initiative à laquelle s'est rangée Pise vise à échanger de bonnes pratiques en matière de transport et de distribution de marchandises en zone urbaine par voie d'eau. Lancé en 2009 pour cinq ans et labellisé par l'Europe dans le cadre du programme Interreg IV-B, Connecting Citizen Port 21 est une autre collaboration entre ports intérieurs. Il rassemble Ports de Lille, Ports de Paris, Port de Bruxelles, Rheinports (Bâle, Mulhouse et Weil-am-Rhein) et la province d'Utrecht. Son objectif : l'acceptabilité des ports intérieurs, la cohabitation et l'organisation de la logistique et de la distribution urbaine. C'est dans ce cadre que le projet de Centre multimodal de distribution urbaine sur le port de Lille est mené. Avec une ouverture prévue à la fin de l'année 2014, ce CDMU regroupe la CCI Grand Lille/Ports de Lille, le MIN de Lomme, Generix Group, Véolia Propreté et Gerim.

D.R.

BEER-BOAT. À propulsion électrique, à l'aide d'une grue embarquée, il assure la livraison au centre-ville d'Utrecht des restaurants et bars en fûts de bière, leur retour une fois vide ainsi que la distribution de produits frais et congelés.

BORDEAUX. Le pont levant à Bordeaux, inauguré en 2013, pour ne pas freiner les capacités de transport fluvial de la Garonne.

THOMAS SANSON

des sont pilotés par VNF : le Plan d'Aide au Report Modal (PARM) à l'attention des chargeurs ou des opérateurs logistiques, et le Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI) qui vise les travaux et aménagements sur les bateaux dont a bénéficié Vert Chez Vous. S'ajoutent plusieurs Certificats d'économie d'énergie (CEE) consacrés aux matériels et équipements fluviaux ainsi que des soutiens financiers de collectivités territoriales. À noter que les autorités portuaires sont également éligibles à des aides publiques dont européennes.

CCI de Lyon

En sus des aménagements projetés en Ile-de-France sur le domaine de Ports de Paris et le Centre multimodal de distribution urbaine à Lille (lire les deux encadrés ci-contre), plusieurs projets en logistique urbaine fluviale sont à l'étude. À Lyon, une convention de partenariat signée en juin 2012 entre la Communauté urbaine, la CCI de Lyon et la Compagnie Nationale du Rhône prévoit trois études actuellement en cours. En sus de celle déjà citée sur la logistique urbaine, une porte sur la création au port de Lyon Édouard-Herriot d'un centre de consolidation des matériaux et déblais de chantiers. À Strasbourg, la Communauté urbaine a repris une étude sur l'évacuation de déchets sur le petit gabarit, abandonnée il y a quelques années, tandis que la Communauté urbaine de Bordeaux a lancé un appel à projet, en octobre 2013, en vue d'utiliser la Garonne pour la mise en place de logistiques urbaines fluviales. Dans le cadre de la charte en faveur d'une nouvelle logistique urbaine durable à Paris, signée en septembre 2013, sa 3e action vise à développer le transport de fret sur les canaux parisiens de la Ville dont le Canal Saint-Denis et son port de l'Allier. Susceptible, enfin, d'aider la plupart des projets en cours et à venir, VNF mène une réflexion pour allonger les horaires d'exploitations des écluses (sans créer des mouvements de grève)…

SUR LA PÉRIODE 2013-2017, DEUX PROGRAMMES PILOTÉS PAR VNF.

(1) FLUIDE : FLeuve Urbain Intermodal DurablE

SCHÉMA DE **SERVICES PORTUAIRES** EN ILE-DE-FRANCE

Fruit d'une concertation lancée dès 2012, le Schéma de services portuaires d'Ile-de-France, achevé en octobre 2013 ,présente une vision à l'horizon 2020-2025. Décliné par filières et par sites portuaires, l'enjeu principal logistique urbaine est « d'adapter l'offre des ports urbains et les horaires de navigation pour accompagner l'innovation des industriels de la logistique et des chargeurs ». Les axes de développement : « Être le "chef d'orchestre" de la réalisation d'initiatives innovantes et opérationnelles portées par les acteurs privés et publics, favoriser la compétitivité et l'acceptabilité des solutions de logistique urbaine fluviale, être moteur du développement de la logistique urbaine de grande distribution ». Les ports concernés par un projet en cours ou à venir sont : National, Tolbiac, Bercy Aval, Port de la Gare, Port d'Austerlitz (projet d'hôtel logistique à horizon 2016), Saint-Bernard, Tuilerie Amont, Gros Caillou et La Bourdonnais. D'autres filières du Schéma croisent aussi la logistique urbaine, en lien avec le BTP, les produits valorisables et l'automobile.

CHANTIERS. Les centrales à béton sont servies depuis longtemps par la voie d'eau, y compris en zones urbaines.

VNF

VOIES D'EAU

Le BTP a pris de l'avance

Avec 8 500 km de voies navigables, la France possède le plus grand réseau fluvial d'Europe. Une aubaine pour les acteurs du BTP qui exploitent depuis longtemps ce maillage du territoire jusqu'au cœur des villes. PAR YVES RIVOAL

« *C'est bien simple, les granulats et les déblais du BTP concentrent à eux seuls 30 % du transport fluvial* », lance en préambule Éloi Flipo, chef de la division Transports et Report modal à la direction du Développement des Voies Navigables de France (VNF). Cette emprise du BTP est encore plus forte en Ile-de-France où le transport des granulats, ciments et autres déblais par voie d'eau représente chaque année 20 millions de tonnes, soit 70 % des flux de la région. Dans cette chaîne logistique fluviale, les ports urbains d'Issy-les-Moulineaux, d'Ivry, de Port Victor, du Point du Jour, de Tolbiac, de Bercy ou de National jouent un rôle essentiel dans l'approvisionnement de la capitale en matériaux de construction. « *On y retrouve d'ailleurs tous les majors du BTP,* confirme Christophe du Chatelier, responsable BTP et Produits valorisables d'Haropa. *Les leaders du granulat comme Lafarge ou Italcementi, les constructeurs de routes comme Bouygues ou Eurovia, les grandes sociétés de négoce de matériaux de construction comme Point. P ou CRH…* ».

Transportant chaque année 4 millions de tonnes par voie fluviale en France, dont 2,5 pour la seule Ile-de-France, Lafarge est présent sur cinq ports et dépôts fluviaux de Paris et de la petite couronne. Il dispose de 10 pouseurs et de 84 barges exploitées pour l'approvisionnement des centrales à béton sur la Seine (évitant les voyages de 65 000 camions et 11 000 tonnes de CO_2 en moins). Fort de cette implantation, le groupe industriel a décidé de passer à la vitesse supérieure en signant en 2011 une convention de partenariat avec VNF et la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), avec un objectif de progression du trafic fluvial de plus de 25 % à horizon 2015. Pour atteindre l'objectif, le groupe a réalisé des aménagements d'infrastructures, en partenariat avec Ports de Paris. « *À Port Victor, dans le 15e arr. de Paris, nous avons complètement reconstruit les bâtiments, tout en nous assurant de l'intégrité du quai qui a été surélevé pour prévenir les risques d'inondation,* explique Louis-Antoine Lauvergne, directeur de la performance commerciale de Lafarge Granulats. *Cette rénovation a également permis d'améliorer l'intégration urbaine*

VISAVU

« Le recours à la voie fluviale pourrait avoir du sens pour la filière messagerie, à condition d'utiliser des bateaux plus petits et auto-déchargeants ».

Diana Diziain (Grand Lyon)

du site puisque la continuité de promenade le long de la Seine est désormais assurée. »
Cette volonté de développer le mode fluvial en zone urbaine est partagée par le Groupe Point.P. Elle figure parmi les mesures énoncées dans le cadre d'Evoluvert, la démarche de transport responsable initiée par le groupe en 2008. Depuis une trentaine d'années, l'approvisionnement des six agences parisiennes Point. P matériaux de construction est en effet assuré par deux péniches automoteurs de 1 200 et 1 600 tonnes, Freedom et Andromeda.

Circuit pendulaire

Positionnées en amont de la Seine à Montereau-Fault-Yonne et en aval à Gargenville, celles-ci effectuent chaque semaine un circuit pendulaire pour livrer sur palettes parpaings, big bags, ciments et autres enduits… *« En 2013, nous avons décidé d'étendre les livraisons aux deux agences en bord de Seine de Point. P Travaux Publics et de la Plateforme du Bâtiment, ainsi qu'à de nouveaux produits comme l'outillage et la décoration,* confie Maxime Lucas, chef de projet Logistique du Groupe Point.P. *Cette décision a permis de générer 5 000 tonnes de frets supplémentaires par la voie fluviale rien que sur le dernier trimestre 2013. »* À Lyon, la logistique urbaine fluviale pour le BTP se retrouve aussi au cœur des enjeux, l'agglomération ayant programmé de vastes chantiers dans les années qui viennent, notamment dans le quartier de la Part-Dieu. Dans le cadre de la convention signée en 2012 par le Grand Lyon, la CNR et la CCI de Lyon, une étude de faisabilité d'un Centre de consolidation des matériaux de construction a été initiée. *« Parmi les pistes de travail, il y a l'hypothèse de stocker une partie des matériaux sur le Port Lyon Édouard-Herriot (PLEH),* explique Bernard Badon, de la mission Part-Dieu. *Le prestataire chargé de coordonner et mutualiser les flux de marchandises sur ce centre de consolidation assurerait ensuite la livraison des chantiers, avec un remplissage optimisé des camions puisqu'un même véhicule transporterait les matériaux de différents fournisseurs. »*

DÉCHETS. Conditionnés et non dangereux, ils sont acheminés dans le cadre d'une logistique fluviale… qui se veut de proximité.

VNF

Modèle à suivre

L'un des principaux arguments qui milite en faveur du développement du mode fluvial en zone urbaine, c'est sa capacité à massifier et livrer des flux au cœur des agglomérations. Une péniche Freycinet de 38,5 m de long est en effet capable de transporter 350 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 15 camions. Sur un convoi poussé composé de quatre bateaux, vous pouvez acheminer 4 000 tonnes, soit l'équivalent de 220 camions. Autre avantage : les fleuves ne sont pas saturés. *« Sur la Seine et le Rhône, nous pourrions tripler le volume de trafic sans changer les caractéristiques des infrastructures existantes,* assure Éloi Flipo. *Le mode fluvial se révèle également un moyen de transport fiable et sûr, avec un risque d'accidentologie très faible par rapport à la route. »* Pour Louis–Antoine Lauvergne, *« il a l'avantage d'être économique, avec des coûts à la tonne transportée de deux à quatre fois moins cher que la route. »*
Tous ces avantages donnent des idées aux acteurs de la logistique urbaine. Depuis septembre 2012, Franprix livre au quotidien 100 de ses magasins parisiens en produits alimentaires par voie fluviale. Chaque nuit, 26 conteneurs représentant 450 palettes sont acheminés depuis le port de Bonneuil-sur-Marne au port de la Bourdonnais. *« À terme, 48 conteneurs seront livrés quotidiennement, correspondant à une baisse de 450 000 km* ■■■

EN FORCE POUR LES DÉCHETS

Si le transport fluvial des granulats est pratiqué depuis très longtemps par les acteurs du BTP, celui des déchets est beaucoup plus récent. *« L'évacuation des déblais de chantiers, qui représente 350 millions de tonnes sur les 900 millions de tonnes de déchets générés tous les ans en France, monte en puissance depuis une quinzaine d'années sur la voie fluviale »,* constate Éloi Flipo, chef de la division Transport et Report modal à la direction du Développement de VNF. Illustration à Lyon où les roches extraites lors du creusement de la galerie de sécurité du tunnel de la Croix-Rousse ont été évacuées par la Compagnie Fluviale de Transport (CFT). Le dispositif a permis d'économiser près de 300 allers et retours en camions, chaque semaine, avec un impact CO_2 quatre fois moins important que par la route. Sur les autres types de déchets (papier, carton usager, déchet électronique ou électrique…), les volumes sont limités à quelques dizaines de milliers de tonnes par an. *« Cela étant dit, certaines opérations emblématiques montrent que le fluvial peut constituer une alternative intéressante,* souligne Éloi Flipo. *Je pense à Yprema qui transporte chaque année 200 000 tonnes de Machefer depuis le port d'Ivry-sur-Seine vers Lagny-sur-Marne. Sur le port de Gennevilliers, Sita traite et valorise tous les ans 20 000 tonnes de Déchets Industriels Banals (DIB) qui sont ensuite acheminés deux fois par semaine à Boissise-la-Bertrand pour être enfouis. »* Cette montée en puissance du transport fluvial de déchets a incité le Grand Lyon à inscrire le service de déchetterie fluviale parmi les pistes de travail à explorer.

TENDANCE FAVORABLE AUX BATEAUX AUTO-DÉCHARGEANTS.

BASE LOGISTIQUE FLOTTANTE

Concept en devenir ?

Médiatisées, les organisations sur la Seine mises en place par Franprix et Vert Chez Vous, en 2012, ont marqué un tournant. Elles font émerger le principe de « base logistique flottante » qui a du sens en agglomérations, où l'espace est compté. PAR MARC HERVEZ

parcourus chaque année », annonce Laurent Kamiel, directeur des flux Franprix. L'initiative de Franprix est suivie avec attention du côté du Grand Lyon qui a lancé une étude de faisabilité sur les solutions fluviales pour la logistique urbaine au départ du Port Lyon Édouard-Herriot. *« D'après l'étude de marché menée par le cabinet Jonction*, explique Diana Diziain, chargée de mission Transport de marchandises et Logistique au Grand Lyon, *le recours à la voie fluviale pourrait avoir du sens pour la filière messagerie, à condition d'utiliser des bateaux plus petits, plus urbains et autodéchargeants. Il ressort également que ce schéma serait difficilement applicable aux entreprises de la grande distribution car à Lyon, les flux ne sont pas de même ampleur qu'à Paris. Pour autant, l'hypothèse n'est pas abandonnée. Mais il faudrait là encore que les acteurs travaillent sur des contenants plus petits et mieux adaptés à l'environnement urbain. »*

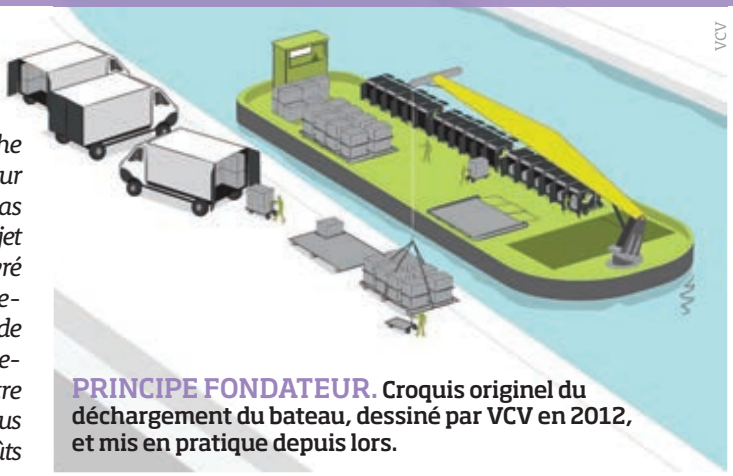
Le développement d'une logistique fluviale urbaine passera aussi par la réservation d'espaces au cœur des agglomérations et des investissements d'infrastructures conséquents pour mettre à disposition des acteurs des zones d'attente pour les barges, des quais renforcés adaptés à la logistique fluviale… Des investissements que les opérateurs portuaires semblent prêts à assumer. Pour répondre à la hausse du trafic fluvial de conteneurs estimée à 300 % à horizon 2020 sur la Seine, Ports de Paris s'apprête à doubler la capacité du terminal de Gennevilliers et… à créer de trois terminaux dédiés à Bruyères-sur-Oise, Montereau-Fault-Yonne et Évry.

Chaque matin, sur le quai de la Bourdonnais rénové (pour 1,6 ME de travaux), des conteneurs pleins siglés Franprix, arrivés la veille au soir par voie fluviale, sont chargés sur des porteurs de 19 tonnes, qui prennent le chemin des magasins de l'enseigne dans un rayon de 4 km. Une fois la livraison effectuée, les conteneurs à vide retournent sur barge vers le port de Bonneuil-sur-Marne. Avec ce système de livraison atypique (baptisé « Franprix entre en Seine »), l'enseigne du groupe Casino a fait office de pionnier dans la grande distribution. En 2004, Carrefour n'avait pas franchi le pas. « *Nous avons su dépasser la problématique de la rupture de charge* », précise Didier Depierre, de Haropa-Port de Paris. Autre cas de figure dans Paris : l'entreprise de livraison urbaine éco-responsable Vert Chez Vous (VCV) exploite depuis mai 2012 une navette fluviale, appelée Vokoli. Chargé sur le port de Tolbiac, le Vokoli approvisionne diverses entreprises de la capitale en colis de moins de 30 kg, aussi bien des produits pharmaceutiques que des vêtements (soit 14 tonnes par jour et 144 m³). *« La distribution de marchandises s'opère via des vélos utilitaires électriques de 2 m³, embarqués sur la navette et chargés à bord. À chacune des dix escales quotidiennes, une équipe de livreurs part couvrir son secteur de livraison et rejoint le Vokoli deux escales plus loin une fois les livraisons réalisées »*, précise Gilles Manuelle, directeur associé. Le temps de transport sur le bateau peut être mis à profit pour réaliser quelques tâches de transformation et de conditionnement. En parallèle, l'entreprise francilienne travaille sur un concept de bateau spécialement dédié à la logis-

D.R.

« La rentabilité de la péniche serait accrue par la possibilité de capter des flux dans le sens inverse. La zone urbaine est aussi une zone de départ ».

Arnaud Acher (pôle de compétitivité Nov@log)


VCV

PRINCIPE FONDATEUR. **Croquis originel du déchargement du bateau, dessiné par VCV en 2012, et mis en pratique depuis lors.**

tique urbaine. *« Notre péniche actuelle a été transformée pour son utilisation mais ce n'est pas sa fonction de base. Notre projet innovant, qui devrait être livré en 2016, permettra un traitement des flux supérieur, avec de fortes performances environnementales. Nous devrions être capables de traiter deux fois plus de marchandises pour des coûts fixes identiques »*.

Étude de faisabilité

Le transport fluvial de marchandise en zone urbaine reste encore marginal dans l'Hexagone (à Amsterdam notamment, de nombreux bars et restaurants se font livrer leurs spiritueux par bateau). *« En France, 90 % des flux de marchandises s'effectuent par voie routière alors que le fluvial ne représente que 8 % du fret »*, détaille Arnaud Acher, directeur scientifique et technique au sein du pôle de compétitivité logistique Nov@log. La raison à ce manque d'entrain pour le fluvial ? *« L'intérêt économique d'une telle démarche n'est pas forcément direct. Cette approche peut en revanche être valorisée en matière de communication environnementale et d'image pour l'entreprise. De manière générale, il est difficile pour le citoyen d'apprécier la valeur d'une tonne de CO_2 émise ou évitée dans la mesure où celle-ci n'a pas d'équivalence monétaire concrète. Cela peut être une difficulté pour valoriser les efforts faits par les entreprises pour réduire leurs émissions »*, avance Florence Castel, directrice générale du pôle Advancity. Éloi Flipo, responsable de la division transport au sein de Voies Navigables de France, se veut plus offensif : *« L'exemple de Franprix prouve que lorsque la péniche ou la barge est intégrée à un schéma logistique cohérent, la lenteur n'est pas un problème. Quand il est bien organisé, le fluvial peut générer des économies de l'ordre de 30 %. À la tonne transportée, le coût est amorti. Un convoi de deux bateaux peut transporter l'équivalent de 220 camions »*. Les grandes villes ayant été systématiquement bâties au bord de l'eau, la fonction logistique du fleuve semble naturelle. *« Ce qui est étonnant, c'est qu'on semble le redécouvrir. Les villes ont grandi, la densité urbaine est toujours plus importante, ce qui engendre des besoins de marchandises supérieurs. La rivière peut accueillir le trafic logistique. Ce mode a une marge de progression importante »*, ose Gilles Renaud, détaché au sein de la direction du développement de l'organisation d'Haropa à Ports de Paris. VNF encourage le développement du fluvial en subventionnant les études de faisabilité des entreprises attirées par cette voie et en les accompagnant lors de phases test. Il est vrai qu'à première vue, les avantages du transport fluvial urbain sautent aux yeux : désengorgement du trafic, gain de temps et de productivité dus à l'absence d'embouteillage, fiabilité et ponctualité (moins de bouchons, donc, mais aussi de pannes), possibilité de livrer au cœur des villes sans problème de franchissement de gabarit, diminution des nuisances sonores et odorantes… Mais ce ne sont pas les seuls : *« C'est un mode qui rend envisageable la livraison de nuit »*, ajoute Gilles Renaud. De plus, le bateau, à la différence du camion, peut remplir une fonction de stockage, le tout à un coût de transport et non de stationnement ou d'entreposage. Enfin, sur le papier, rien n'impose à la péniche de repartir à vide. Pourquoi ne pas s'en servir comme outil d'évacuation des déchets, par exemple. *« La rentabilité de la péniche serait accrue par une possibilité de capter des flux dans le sens inverse. La zone urbaine n'est pas seulement une zone de destination, mais aussi une zone de départ. Si votre convoi est plein à l'aller et au retour, vous divisez la facture par deux »*, considère Arnaud Acher. Historiquement, le fleuve sert, surtout, à transporter des produits à gros volume et faible valeur ajoutée, tels les céréales, le sable ou autres vrac pour les professionnels du BTP. Pourtant, les experts sont formels : techniquement, le transport fluvial en ville peut s'adapter à tous les types de biens de consommation, *« y compris les denrées alimentaires nécessitant un respect de la chaîne du froid et les produits dangereux »*, insiste Gilles Renaud. Plus originales, des réflexions sont menées pour envisager la voie fluviale comme manière d'acheminer des véhicules neufs. *« Toutefois, ce projet n'a pas convaincu lors de la phase test. D'une part parce que les constructeurs estimaient que ça allait un peu à l'encontre de leur culture commerciale en supprimant le passage du client en concession. D'autre part, parce que cette logistique lourde impliquerait de concentrer des véhicules de différentes marques sur un même bateau »*, nuance Gilles Renaud.

B. B.

« Notre projet innovant pour un nouveau type de bateau, qui devrait être livré en 2016, permettra un traitement des flux supérieur ».

Gilles Manuelle (directeur associé de VCV)

Acceptation nécessaire par les riverains

La mutualisation, voilà l'enjeu de la viabilité économique du transport fluvial en ville. Plus le bateau est gros, plus il transporte de gros volumes de marchandises, et plus il est rentable. *« Les entreprises ont tout intérêt à s'associer pour optimiser* ■■■

HÔTEL LOGISTIQUE À AUSTERLITZ

En 2013, Haropa Ports de Paris a lancé un appel à manifestation d'intérêt (AMI) concernant un hôtel logistique multimodal sur le port d'Austerlitz dans Paris (site précédemment occupé par les Magasins Généraux). Le permis de construire est en vue. *« L'objectif est d'identifier les opérateurs économiques susceptibles de développer une activité de stockage, transport, distribution »*, dit-on chez Haropa-Ports de Paris. L'équipement, sur trois niveaux, devra faire cohabiter des surfaces logistiques et des bureaux. La mise à disposition des bâtiments est prévue pour le premier semestre 2016. Les travaux démarreront en 2015.

les coûts. La mutualisation pourrait permettre à chacun de diminuer son empreinte carbone, donc d'améliorer son image, à des tarifs abordables », estime Philipe Maugé, directeur du développement de la coopérative de transports fluviaux SCAT-Fluvial. Ensuite, se pose le problème de l'intégration du transport fluvial au cœur de la supply chain : la péniche ne livre pas les magasins en porte-à-porte. À quai, il y a donc besoin de prévoir un autre mode de distribution et d'évacuation terrestre pour effectuer le dernier kilomètre sans perdre en productivité. *« Ce modèle a besoin d'une manutention bien organisée, avec un outillage adéquat à chaque bout de la chaîne logistique »*, prévient Éloi Flippo. En outre, le nombre limité de ports et de quais au sein des agglomérations ne permet pas, en l'état, de promouvoir de nouvelles pratiques logistiques. En plus de nécessaires équipements, le développement de ports urbains de proximité induit une acceptation par les riverains,

NÉCESSITÉ D'INSERTION PAYSAGÈRE.

passant par une insertion paysagère. *« Les habitants en bord de cours d'eau ne sont pas toujours favorables à ces chantiers, qui peuvent engendrer des nuisances et être perçus comme peu esthétiques. Ce que nous appelons la "furtivité" des chantiers est un axe de réflexion important. Il est fondamental de valoriser l'usage des berges pour des activités économiques auprès de la population et de proposer des ports urbains multi-usages. Offrir par exemple aux habitants un accès à une navette fluviale propre, sur un port de logistique urbaine, permettrait un bénéfice direct pour les riverains et pourrait changer leur appréciation »*, note Florence Castel.

B. B.

Marc Papinutti (à dr.) invité du Club du dernier kilomètre de livraison (CDKL), en décembre 2013, au côté de Marc Teyssier d'Orfeuil.

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

AU NOM DE L'ACTION PUBLIQUE

En ville, les barges et les berges ont de l'avenir… à condition de régler les problèmes de massification du fret, des outils de manutention et du partage des quais, selon VNF.

Il doit porter la bonne parole avec conviction. Ancien directeur des Infrastructures de Transport au sein du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du développement durable et de la Mer, Marc Papinutti, aujourd'hui directeur général de VNF, croit au devenir de la logistique fluviale dans quelques grandes agglomérations. *« La livraison urbaine vit des mutations profondes. Afin d'éviter encombrements, pollution et nuisances sonores, les voies navigables font figure d'alternatives, y compris en raison de coûts de transport réduits »*. Dans les métiers du béton, les barges de 1 000 à 2 000 tonnes ont trouvé place dans les schémas logistiques. Pourquoi ne pas imaginer un même essor avec d'autres marchandises, hors logistique en flux tendus et produits frais ? Dans Paris, le transport des voitures par barge pourrait avoir du sens si les « portehuit » se voient exclus de certains arrondissements. Selon VNF, le transport de déchets et de papiers usagers par voie d'eau est promis à un bel avenir, tout comme certains produits de grande consommation et les petits colis. *« Il nous faut être imaginatifs. Je crois à l'esprit start-up de certains opérateurs privés, donneurs d'ordre et prestataires logistiques »*, assure Marc Papinutti. Mais l'économie du système tient aussi par l'aide à la pince dispensée par l'État. Pour fiabiliser le mode fluvial, les berges devront être à la hauteur des barges. *« Revaloriser les berges est un enjeu. Il faut partager les espaces et les quais avec des activités de tourisme, et trouver des escales pour les marchandises »*. Le suivi du fret est une clé, selon le directeur général. C'est pourquoi VNF a musclé son système d'informations avec Ensemble, mis au point avec la SSII InterSystems. Les flux de données, notamment entre VNF et ses partenaires, sont désormais portés par une seule plateforme. Elle permet de centraliser la gestion de ses processus métiers pour faciliter le pilotage et l'évolution de son système d'informations. La rénovation informatique de VNF va de pair avec la mise en œuvre d'un nouveau schéma directeur pour la période 2014-2018. Parmi les objectifs identifiés : mise à disposition de flux de données sur terminal mobile ; installation en région d'un outil de GMAO (gestion de la maintenance assistée par ordinateur) accessible sur tablette pour les agents de terrain et création d'un 4e référentiel dédié au patrimoine de VNF. Rappelons que l'organisme public, créé en 1991, a en charge l'exploitation, la maintenance et le développement des voies fluviales dans l'Hexagone, soit plus de 6 700 km de voies d'eau, 3 000 ouvrages et 40 000 ha de terrain. Son siège est à Béthune. B. B.